Rapport ministériel sur le rendement

Bureau de la sécurité des transports du Canada

2015-2016

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

L'honorable Maryam Monsef
Présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et Ministre des Institutions démocratiques

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le président du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2016

Rapport ministériel sur le rendement (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° au catalogue TU1-9F-PDF
ISSN 2368-5212

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au http://www.bst-tsb.gc.ca.

Ce document est disponible en formats de rechange sur demande.

Table des matières

Message de la présidente 1
Les résultats en bref 2
Section I : Survol de l'organisation 3
Profil organisationnel 3
Contexte organisationnel 3
Priorités organisationnelles 7
Section II : Vue d'ensemble des dépenses 13
Dépenses réelles 13
Sommaire du rendement budgétaire 14
Tendances relatives aux dépenses du Ministère 15
Dépenses par crédit voté 16
Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 17
États financiers et Faits saillants des états financiers 18
Section III : Analyse des programmes et des Services internes 21
Programmes 21
Programme 1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques 21
Programme 1.2 Enquêtes d'événements maritimes 24
Programme 1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires 27
Programme 1.4 Enquêtes d'événements de pipeline 30
Services internes 33
Section IV : Renseignements supplémentaires 35
Tableaux de renseignements supplémentaires 35
Coordonnées de l'organisation 36
Annexe : Définitions 37
Notes de fin de document 40

Message de la présidente

L'année dernière, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a célébré son 25e anniversaire. Au fil de cette année, le BST a communiqué les résultats de ses enquêtes sur les accidents de transport maritime, ferroviaire, aéronautique et par pipeline relatifs au système de transport du Canada, de même qu'un nombre grandissant de leçons apprises, aux responsables chargés de prendre les mesures qui s'imposent pour faire évoluer la sécurité des transports.

Alors que nous reconnaissions nos réussites antérieures, nous avons également pris le temps de faire le bilan et de planifier pour l'avenir. Le BST a entrepris des consultations et des examens d'envergure qui préparent le terrain pour l'élaboration d'un nouveau plan stratégique quinquennal et la mise à jour de la Politique de classification des événements, qui oriente le personnel dans sa prise de décision à savoir si une nouvelle enquête doit être menée ou non.

Le présent Rapport ministériel sur le rendement résume nos principales réussites de la dernière année et présente les résultats atteints comparativement à nos cibles et objectifs publiés. D'excellents résultats ont été atteints dans le cadre du programme d'Enquêtes d'événements maritimes. En revanche, nous continuons d'enregistrer des résultats mitigés dans le cadre de nos autres programmes, ce qui a poussé le Bureau et l'équipe de la haute direction à examiner de plus près nos résultats des dernières années et à élaborer un plan d'action consolidé afin de moderniser l'organisation du BST et notre façon de travailler.

Lorsque nous ferons la mise en œuvre de notre nouveau plan stratégique en 2016-2017, des mesures additionnelles seront prises afin d'améliorer directement la qualité et la diligence de nos enquêtes, de répondre aux préoccupations de nos employés, ainsi que de faire le suivi sur la rétroaction de nos intervenants.

Bien que nous ayons réalisé des progrès dans de nombreux secteurs, nous savons qu'il reste du travail à faire pour satisfaire pleinement les nouvelles attentes des Canadiens. L'équipe du BST s'engage à collaborer et à continuer de s'efforcer de promouvoir la sécurité des transports d'un bout à l'autre du Canada.

Kathleen Fox

Les résultats en bref

Utilisation des ressources du BST en 2015-2016
Ressources financières : 30 032 490 $
Ressources humaines : 209 équivalents temps plein

- Un total de 48 enquêtes ont été achevées durant l'année, y compris la publication des rapports d'enquête sur la collision fatale entre un autobus d'OC Transpo et un train de VIA Rail à Ottawa et sur l'accident du vol 993 de Perimeter Aviation à Sanikiluaq, au Nunavut. Dans ces deux cas, le BST a émis d'importantes recommandations de sécurité visant à réduire les risques connexes. Cependant, le BST n'a pas entièrement atteint sa cible quant à la diligence de l'enquête.

- Une des principales initiatives de la dernière année a été la réalisation d'un sondage auprès des intervenants, ce qui a permis à l'organisation d'obtenir des commentaires directement du public cible principal à propos de l'efficacité de ses produits et services. Cette contribution sera mise à profit afin d'améliorer nos produits et d'apporter des ajustements à la façon dont nous interagissons avec nos intervenants.

- Le BST a élaboré un nouveau plan stratégique quinquennal pour la période allant de 2016-2017 à 2020-2021, lequel est fondé sur une analyse complète de la rétroaction reçue de la part des intervenants et des employés. Ce plan fournit un cadre qui permettra d'orienter l'établissement d'activités clés et la prise de décisions en matière d'investissement du BST pour les cinq prochaines années.

- En 2015-2016, les dépenses sont revenues à la normale. Le BST n'a pas utilisé toutes les ressources qui lui étaient disponibles en raison d'une diminution des événements, des activités d'enquêtes et des vacances non planifiées de certains postes. Une portion importante des fonds reportés est réservée pour le paiement de montants rétroactifs pendant deux ans qui sont liés à des conventions collectives expirées et que le BST devra financer et verser aux employés une fois que ces conventions auront été ratifiées et signées.

Section I : Survol de l'organisation

Profil organisationnel

Ministre : L'honorable Maryam Monsef

Administratrice générale : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Année de création : 1990

Principale autorité législative :
Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports[1], L.C. 1989, ch. 3

Contexte organisationnel

Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans les enquêtes menées à l'étranger sur les accidents de transport impliquant du matériel roulant ferroviaire, des aéronefs ou des navires immatriculés, sous licence ou fabriqués au Canada. En outre, le BST s'occupe de certaines obligations du Canada en matière de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La ministre désignée aux fins du dépôt des rapports administratifs du BST au Parlement, tels que le *Rapport sur les plans et les priorités* et le *Rapport ministériel sur le rendement*, est la

présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre des Institutions démocratiques. Le BST fait partie du portefeuille des ministères et des agences du Conseil privé.

Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration d'autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez le site Web du BST[ii].

Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes

La structure ci-dessous illustre le cadre des activités de programme du BST dont la mise en œuvre contribue à l'atteinte du résultat stratégique.

1. **Résultat stratégique :** Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire.
    - **1.1 Programme :** Enquêtes d'événements aéronautiques
    - **1.2 Programme :** Enquêtes d'événements maritimes
    - **1.3 Programme :** Enquêtes d'événements ferroviaires
    - **1.4 Programme :** Enquêtes d'événements de pipeline

    Services internes

Environnement opérationnel et analyse des risques

Le BST mène ses activités dans le contexte d'un système de transport canadien et international à la fois très vaste et très complexe. Les risques stratégiques suivants ont été établis pour 2015-2016, puisqu'ils représentent une menace potentielle à la réalisation des objectifs du BST.

La réussite et la crédibilité du BST reposent largement sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés. Le BST doit être en effet prêt à intervenir lors des événements. Des ressources humaines inadéquates ou du personnel qui manque d'expérience pourraient nuire à la capacité du BST de répondre aux besoins opérationnels urgents ainsi qu'aux attentes du public. Une intervention inefficace ou tardive pourrait entraîner une perception négative du public à l'égard de l'efficacité du BST et miner gravement sa crédibilité. Compte tenu de la baisse continue de l'effectif en raison des départs à la retraite, la perte d'expertise et de connaissances pourrait constituer un risque important d'entrave au succès du BST.

Les dépenses du BST sont influencées par le nombre et la complexité des événements de transport. Un accident de transport important ou un ensemble considérable d'événements de plus petite importance pourrait faire augmenter considérablement les dépenses et exercer des pressions sur les ressources du BST, et ce, au-delà des fonds disponibles. Un autre risque pour les ressources financières du BST a trait aux réductions cumulatives du financement dans le cadre des mesures de réduction budgétaire à l'échelle du gouvernement, ce qui limite la souplesse de son budget. Il existe un risque que d'autres réductions budgétaires ou qu'une augmentation importante des coûts de fonctionnement aient des répercussions sur la capacité du BST à réaliser son mandat.

Les activités du BST sont fondamentalement liées à la collecte, à la conservation, à la gestion et à l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit veiller à ce que cette information soit à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés. La sauvegarde, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour l'accomplissement du mandat du BST. Le BST doit continuer d'améliorer les processus, les

outils et les technologies qui soutiennent la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte de l'information essentielle et des connaissances de l'organisme.

Principaux risques

Risque	Stratégie d'atténuation des risques	Lien avec les programmes de l'organisation
Une capacité de ressources humaines insuffisante aura un impact sur la façon dont le BST rencontrera les besoins opérationnels et les attentes du public en matière de réactivité.	Le Comité exécutif du BST surveille efficacement le roulement du personnel et les statistiques de formation afin de conserver le statut de son milieu de travail et de prendre les mesures correctives au besoin. Dans le but d'atténuer ce risque, le BST maintient ses efforts visant à conserver son savoir et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces.	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline
Les ressources financières limitées peuvent avoir un impact sur les méthodes d'opération d'enquêtes du BST, s'ils font face à un accident de transport important ou un ensemble d'événements de moindre importance.	Le Comité exécutif du BST surveille et gère efficacement les dépenses au cours de l'année. Le BST continuera de surveiller attentivement sa situation financière, et prendra les mesures qui s'imposent pour veiller à ce qu'il puisse continuer à réaliser efficacement son mandat, en vue d'améliorer la sécurité des transports.	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline
Les lacunes dans la protection, la conservation et la récupération de l'information peuvent avoir des conséquences négatives sur la capacité du BST à remplir son mandat de manière efficace et en temps opportun.	Le BST va augmenter sa surveillance des pratiques de gestion de l'information en ce qui a trait à la classification, à l'entreposage et à la conservation des renseignements sur les événements, avec l'objectif d'assurer une pratique cohérente. Des améliorations relatives aux pratiques de gestion de l'information du BST ont été constatées, et la progression continue sera surveillée dans le but d'atténuer ce risque.	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline

Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST[iii] met en évidence les quatre objectifs stratégiques et priorités connexes déterminés par la haute direction pour 2011-2012 à 2015-2016, et ce, dans le but d'atteindre son résultat stratégique. Ce plan fixe le cadre qui oriente la détermination des activités clés et la prise de décisions d'investissement du BST pour l'exercice en cours. En 2015-2016, le BST a mené une analyse complète et élaboré un nouveau plan stratégique quinquennal pour la période allant de 2016-2017 à 2020-2021. Pendant cette période, le BST axera ses efforts sur quatre objectifs stratégiques : servir, améliorer, moderniser et mettre à jour. Essentiellement, à mesure que le BST continue d'enquêter sur les événements et de promouvoir la sécurité des transports, des efforts concertés seront consacrés à examiner la façon dont le BST mène ses activités, de manière à veiller à ce qu'il poursuive l'accomplissement de son mandat à l'avenir avec pertinence et efficacité.

Le tableau suivant présente le progrès réalisé par rapport aux priorités identifiées dans notre *Rapport sur les plans et priorités 2015-2016*.

Priorité : Répondre - État de préparation organisationnelle renforcé
Le BST continuera de concentrer ses efforts sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés. En 2015-2016, des efforts continus seront axés sur l'amélioration de la qualité et la diligence des rapports d'enquête ainsi que sur la révision et l'actualisation du programme de formation des enquêteurs d'accidents et du manuel d'enquêtes du BST. Le BST examinera également les commentaires des employés recueillis dans le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) de 2014, et élaborera un plan d'action de suivi.

Type de priorité[1] : En cours

1- En cours – engagement pris au moins trois exercices avant l'année visée par le rapport.

Principales initiatives contribuant aux priorités

Initiatives prévues	Date de début	Date de fin	État	Lien avec les programmes de l'organisation
1 – Formation et perfectionnement des employés	-	-	En cours	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline
2 – Qualité et diligence des rapports d'enquête	-	-	En cours	
3 – Manuel d'enquêtes	-	-	En cours	
4 – Suivi du SAFF	Avril 2015	Août 2017	En cours	

Progrès réalisés pour atteindre la priorité

1 – En 2015-2016, le BST a continué de concentrer ses efforts sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés.

- Le BST continue d'actualiser son programme de formation des enquêteurs de manière à convertir la formation traditionnelle en salle de classe en modules d'apprentissage en ligne et d'autres produits d'apprentissage, en vue de favoriser une approche d'apprentissage mixte et plus efficace. Les cours ont été donnés au moyen d'un apprentissage en ligne (le BST et sa loi habilitante, la sensibilisation aux matières biodangereuses et le transport des marchandises dangereuses) ainsi qu'en salle de classe (la méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité, les enquêtes sur les facteurs humains et organisationnels, l'analyse des défaillances, les techniques d'entrevue, la gestion du stress provoqué par un incident critique et les premiers soins en milieu sauvage).
- La refonte du cours sur les enquêtes sur les facteurs humains et organisationnels a été entreprise.
- Des progrès ont été constatés quant à la conception d'un cours de recyclage sur la méthodologie intégrée d'enquête sur la sécurité, ainsi que d'un cours d'aperçu général sur les enquêtes du BST.
- Un nouveau cours sur la rédaction de rapports a été créé, et sera offert pendant le prochain exercice.

2 – Le BST continue de faire des efforts en vue d'améliorer la qualité et la diligence des rapports d'enquête. Dans le transport maritime, des changements ont été apportés, et les objectifs ont été surpassés. Cependant, dans les transports aérien et ferroviaire, très peu de progrès ont été réalisés cette année.

3 – Les travaux se sont poursuivis en ce qui concerne la modernisation du Manuel des opérations, avec l'achèvement de la version provisoire du volume 3 (Normes d'enquêtes et de rapports), et de divers documents d'orientation et outils de travail.

4 – Au cours de l'année, un certain nombre de séances de discussion ouverte ont eu lieu avec les employés afin de discuter des résultats du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux et d'obtenir un complément d'information sur des mesures de suivi potentielles. Un plan d'action détaillé a été élaboré, et sa mise en œuvre a été entreprise.

Priorité : Gérer - Gestion améliorée de l'information et des données

Le BST continuera d'améliorer ses processus et outils de gestion de l'information :

- en terminant l'établissement des dossiers d'enquêtes ayant une valeur opérationnelle comparativement à ceux ayant une valeur transitoire et en établissant des délais de conservation révisés et des dates de disposition obligatoires;
- en créant et en mettant en place un outil de suivi multimodal des communications de sécurité en vue d'améliorer le suivi et la surveillance des questions de sécurité cernées par le BST;
- en poursuivant l'amélioration de ses pratiques et outils de gestion de l'information et des données;
- en offrant au public un accès en ligne étendu aux données d'événements.

Type de priorité [2]: En cours

Principales initiatives contribuant aux priorités

Initiatives prévues	Date de début	Date de fin	État	Lien avec les programmes de l'organisation
1 – Inventaires des dossiers et calendriers de conservation révisés	-	-	En cours	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline
2 – Outils de suivi des communications de sécurité	Mars 2015	Décembre 2016	En cours	
3 – Pratiques et outils de gestion de l'information (GI)	-	-	En cours	
4 – Données d'événements en ligne	-	-	En cours	

2- En cours – engagement pris au moins trois exercices avant l'année visée par le rapport.

Progrès réalisés pour atteindre la priorité
1 – Le BST a continué de faire des progrès au chapitre de l'inventaire de tous les renseignements de valeur opérationnelle détenus. L'achèvement de cette tâche est prévu pour l'automne 2016. Le Bureau a entrepris des travaux relatifs à l'examen et à l'approbation des calendriers de conservation révisés concernant les dossiers sur les enquêtes d'événements et il a entamé des discussions avec Bibliothèque et Archives Canada afin d'obtenir de nouvelles autorisations de disposer de documents. 2 – L'élaboration de l'outil de suivi des communications de sécurité a été achevée, et le nouveau système a été lancé pour que les utilisateurs fassent la saisie de données. 3 – Le BST a achevé le plan de conformité relatif à la tenue des documents et a veillé à ce que les initiatives de GI demeurent une priorité dans le plan d'activités annuel du BST. Comme indiqué dans l'évaluation du Cadre de responsabilisation de gestion du BST de 2015-2016 effectuée par le Secrétariat du Conseil du Trésor, le BST a présenté un niveau de maturité élevé dans l'administration de la GI et de la tenue des documents; son niveau de conformité aux directives sur la tenue des documents s'élevait en effet à 79 %, soit 7 % plus élevé que la moyenne du gouvernement du Canada pour les petits ministères et organismes. En vue d'appuyer l'Initiative de transformation des services de courriel du gouvernement du Canada et la Norme sur la gestion du courriel, le BST a respecté l'exigence de réduire et de maintenir les comptes MS Outlook d'employés à un maximum de deux gigaoctets de stockage. Le BST a aussi lancé une initiative visant à cesser l'utilisation des dossiers « archives » de MS Outlook d'ici août 2016. 4 – Le travail s'est poursuivi afin de rendre les données d'événements concernant tous les modes de transport accessibles publiquement sur le site Web du BST et sur le portail http://ouvert.canada.ca. Pendant l'exercice, des éléments de données additionnels ont été publiés, et des mises à jour mensuelles ont été régulièrement téléchargées pour l'ensemble complet des données.

Priorité : Promouvoir - Augmentation de l'efficacité des produits et services du BST
En 2015-2016, le BST examinera et mettra à jour ses activités de sensibilisation, et demandera aux intervenants de remplir un sondage afin d'obtenir leurs observations sur ses produits et services. Le BST travaillera aussi avec l'organisme de réglementation et les principaux intervenants pour éliminer les obstacles à l'utilisation d'enregistreurs de bord à titre de mesures de sécurité proactives dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies.

Type de priorité[3] *:* En cours

Principales initiatives contribuant aux priorités

Initiatives prévues	Date de début	Date de fin	État	Lien avec les programmes de l'organisation
1 – Activités de sensibilisation	-	-	En cours	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques

[3] En cours – engagement pris au moins trois exercices avant l'année visée par le rapport.

2 – Sondages des intervenants	Mai 2015	Mars 2016	Achevé	• Enquêtes d'événements maritimes • Enquêtes d'événements ferroviaires • Enquêtes d'événements de pipeline
3 – Enregistreurs de bord	Mai 2015	Septembre 2016	En cours	

Progrès réalisés pour atteindre la priorité

1 – Le programme de sensibilisation du BST a été revu. Une stratégie mieux orientée et plus ciblée a été élaborée et mise en œuvre afin de transmettre des messages de sécurité importants aux publics ciblés spécifiques. Au total, des membres du Bureau, des gestionnaires et des enquêteurs ont participé à 135 activités de sensibilisation pendant l'année.

2 – Un sondage auprès des intervenants a été mené. Les résultats de celui-ci ont été analysés et ont fait l'objet de discussions avec les membres de la direction et du Bureau. Des possibilités d'amélioration ont été déterminées, et il est prévu que certaines mesures de suivi soient mises en œuvre en 2016-2017. Par exemple, des plans ont été mis sur pied pour organiser un Sommet sur la sécurité des transports en avril 2016, durant lequel le BST discuterait avec un groupe d'intervenants concernant quelques sujets d'actualité touchant l'industrie du transport.

3 – Des progrès importants ont été faits en relation avec l'étude sur les enregistreurs audio-vidéo de locomotive; mentionnons, par exemple, la participation active de Transports Canada, de quelques intervenants principaux du secteur des chemins de fer et du syndicat Teamsters. Au 31 mars, l'étude était presque terminée, et la version préliminaire du rapport final était en cours de rédaction. Aussi, des plans avaient été faits pour qu'un plus grand nombre d'intervenants de tous les modes de transport participent à une discussion sur l'utilisation d'enregistreurs à des fins de gestion proactive de la sécurité pendant un sommet sur la sécurité des transports, qui aurait lieu au début de l'exercice 2016-2017.

Section II : Vue d'ensemble des dépenses

Dépenses réelles

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Écart (réelles moins prévues)
29 729 799	30 328 212	30 547 091	30 032 490	(295 722)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2015-2016	Réel 2015-2016	Écart (réel moins prévu) 2015-2016
220	209	(11)

Sommaire du rendement budgétaire

Sommaire du rendement budgétaire pour les programmes et les Services internes (en dollars)

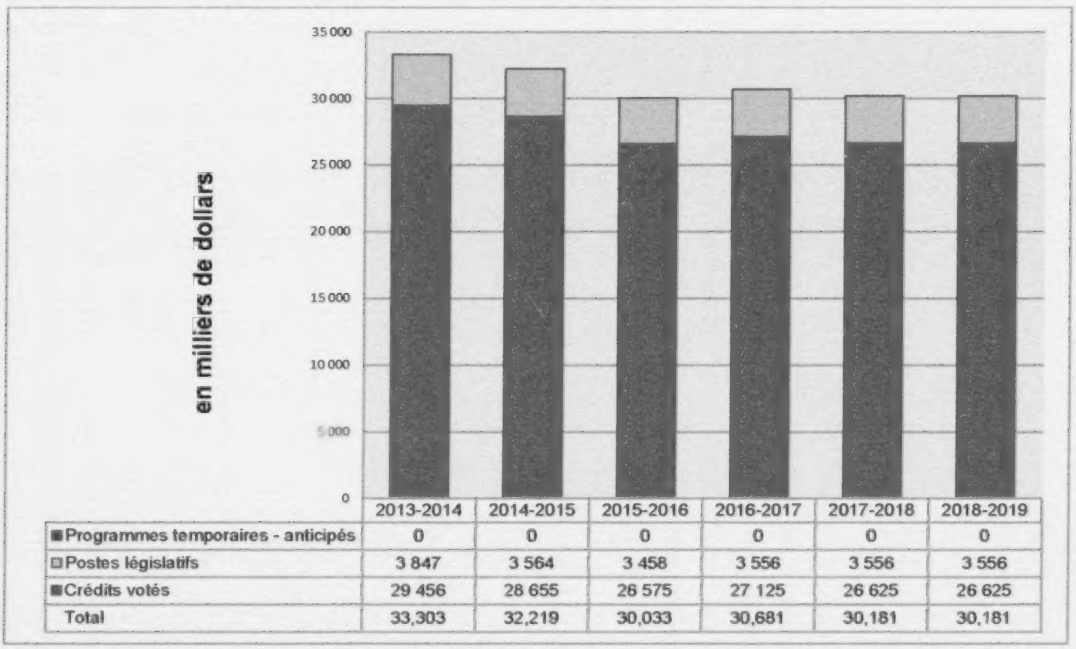
Programmes et services internes	Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2014-2015	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2013-2014
Résultat stratégique : Les risques pour la sécurité du réseau de transport sont réduits								
Enquêtes d'événements aéronautiques	12 537 059	12 789 410	13 216 156	13 000 774	13 367 836	13 142 640	14 990 356	14 671 477
Enquêtes d'événements maritimes	4 902 097	5 000 768	5 241 795	5 156 371	5 252 719	5 164 231	4 934 356	5 457 349
Enquêtes d'événements ferroviaires	5 332 576	5 439 912	6 044 524	5 946 017	5 844 890	5 746 426	6 146 776	6 883 816
Enquêtes d'événements de pipeline	600 535	612 623	286 104	281 441	312 391	307 128	283 717	353 442
Total partiel – Résultat stratégique	**23 372 267**	**23 842 713**	**24 788 579**	**24 384 603**	**24 777 836**	**24 360 425**	**26 355 205**	**27 366 084**
Services internes	6 357 532	6 485 499	5 892 236	5 796 212	5 769 255	5 672 065	5 864 126	5 937 110
Total	**29 729 799**	**30 328 212**	**30 680 815**	**30 180 515**	**30 547 091**	**30 032 490**	**32 219 331**	**33 303 194**

Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les autorisations totales pouvant être utilisées comprennent le Budget principal des dépenses 2015-2016 et le report des fonds non utilisés en 2014-2015. Ce report est plus élevé que prévu, ce qui explique en grande partie la différence entre les crédits prévus pour 2015-2016 et les autorisations totales pouvant être utilisées.

Le budget principal des dépenses 2015-2016 et les dépenses prévues par programme étaient fondés sur les montants des prévisions ainsi que sur des enquêtes actives menées dans chaque mode de transport pendant la période de planification. Les dépenses réelles peuvent varier selon les activités de programme réelles et les coûts encourus pendant l'exercice financier (p. ex. les changements dans le personnel), ce qui explique les différences relatives entre les dépenses prévues et les dépenses réelles pendant l'exercice 2015-2016. En 2015-2016, le BST a continué à peaufiner sa méthode d'allocation des fonds pour des activités spécialisées en soutien aux quatre programmes (p. ex. ingénierie et services techniques; facteurs humains) afin de mieux les harmoniser avec la proportion d'enquêtes actives dans chaque mode de transport. À l'heure actuelle, on s'attend à ce que les dépenses prévues par programme pour les exercices 2016-2017 et 2017-2018 restent semblables aux dépenses réelles de 2015-2016.

Au cours de 2015-2016, le BST n'a pas exigé son droit pour un ajustement pour les dépenses liées aux salaires (indemnités de départ et prestations parentales) ou pour un ajustement pour indemnités provisoires pour certains groupes d'employés, puisqu'il prévoyait qu'il y aurait des fonds inutilisés à son crédit pour dépenses de fonctionnement. Cela a entraîné un report d'environ 1 186 500 $ pour l'exercice 2016-2017. Une portion importante de ce report est réservée au paiement des montants rétroactifs liés à des conventions collectives expirées, que devra verser le BST aux employés une fois que les conventions collectives auront été ratifiées et signées. Ces paiements serviront à verser les augmentations salariales de 2014-2015 et de 2015-2016, que les ministères doivent financer à partir de leurs autorités existantes en raison du gel des budgets de fonctionnement prévu dans le budget de 2014.

Tendances relatives aux dépenses du Ministère



	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Programmes temporaires - anticipés	0	0	0	0	0	0
Postes législatifs	3 847	3 564	3 458	3 556	3 556	3 556
Crédits votés	29 456	28 655	26 575	27 125	26 625	26 625
Total	33,303	32,219	30,033	30,681	30,181	30,181

Les dépenses réelles de 2013-2014 à 2015-2016 qui figurent ci-dessus sont les dépenses réelles qui figurent aux Comptes publics du Canada.

Les dépenses de l'exercice financier 2015-2016 sont moins élevées que celles de 2013-2014 et de 2014-2015 en raison de facteurs importants qui ont entraîné l'augmentation des dépenses au cours de ces exercices, notamment :

- l'enquête sur l'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic, au Québec (1,4 million de dollars sur 2 ans);

- la liquidation des indemnités de départ accumulées conformément à la dernière ronde de signature de conventions collectives (1,5 million de dollars sur 2 ans);
- les paiements rétroactifs versés aux employés pour les augmentations salariales à la suite de la dernière ronde des conventions collectives signées (0,5 million de dollars en 2013-2014);
- une charge de transition associée à la conversion du régime de paie en arrérages mis en œuvre par le gouvernement du Canada (0,7 million de dollars en 2014-2015); et
- l'achat d'un système de tomodensitométrie par rayons X (0,6 million de dollars en 2014-2015).

En 2015-2016, les dépenses sont revenues à la normale. Il n'y a pas eu de dépenses importantes relatives à des enquêtes d'événements ou de paiements importants liés à des conventions collectives pendant cet exercice. Pour l'exercice 2016-2017 et les exercices subséquents, il est prévu que les dépenses resteront relativement constantes, à l'exception d'une hausse en raison des augmentations de salaire rétroactives et courantes qui devront être versées une fois que les nouvelles conventions collectives auront été approuvées. Malgré les meilleures estimations du BST, il est important de noter qu'un accident de transport important ou un ensemble d'événements de moindre importance pourrait faire augmenter considérablement les dépenses de façon inattendue.

Dépenses par crédit voté

Pour obtenir des renseignements au sujet des crédits votés et des dépenses législatives du BST, veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2016*[iv].

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation des dépenses réelles pour 2015-2016 avec le cadre pangouvernemental[v] (en dollars)

Programme	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses réelles 2015-2016
1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	13 142 640
1.2 Enquêtes d'événements maritimes	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	5 164 231
1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	5 746 426
1.4 Enquêtes de d'événements pipeline	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	307 128

Total des dépenses prévues par secteur de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues	Total des dépenses réelles
Affaires sociales	23 842 713	24 360 425

États financiers et Faits saillants des états financiers

États financiers

Faits saillants des états financiers

Le BST prépare ses états financiers annuels selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les états financiers non audités du BST pour l'exercice se terminant le 31 mars 2016 se trouvent sur le site Web du BST[vi].

État condensé des opérations (non audité)
Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2016 (en milliers de dollars)

Information financière	Résultats prévus 2015-2016	Résultats réels 2015-2016	Résultats réels 2014-2015	Écart (réels 2015-2016 moins prévus 2015-2016)	Écart (réels 2015-2016 moins réels 2014-2015)
Total des dépenses	35 382	35 095	34 864	(287)	231
Total des revenus	35	37	33	2	4
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	35 347	35 058	34 831	(289)	227

Les résultats prévus pour 2015-2016 sont fondés sur les estimations connues au moment de la production du *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP). La différence entre les dépenses totales pour les résultats prévus en 2015-2016 et les résultats réels de 2015-2016 est principalement attribuable aux événements inconnus survenus pendant la phase de planification du RPP. Les dépenses prévues pour 2015-2016 avaient été évaluées à 35,4 millions de dollars, mais les dépenses réelles ont été légèrement moins élevées (35,1 millions de dollars).

Suivant la méthode de comptabilité d'exercice, les dépenses de fonctionnement totales du BST en 2015-2016 se sont élevées à 35,1 millions de dollars, ce qui représente une légère augmentation de 0,2 million de dollars (1,7 %) par rapport à l'exercice précédent. Il n'y a pas eu d'écart important dans aucune catégorie de dépenses.

Les revenus du BST sont accessoires et résultent des activités de recouvrement des coûts d'activités de formation ou d'enquête, du produit de l'aliénation des biens ne servant plus et des frais générés par les demandes en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

État condensé de la situation financière (non audité) Au 31 mars 2016 (en milliers de dollars)

Information financière	2015–2016	2014–2015	Écart (2015-2016 moins 2014-2015)
Total des passifs nets	5 595	5 522	73
Total des actifs financiers nets	2 661	2 703	(42)
Dette nette du Ministère	2 934	2 819	115
Total des actifs non financiers	5 355	6 274	(919)
Situation financière nette du Ministère	2 421	3 455	(1 034)

Le total des passifs nets du BST comprend principalement les comptes créditeurs et les charges à payer touchant les opérations, qui représentent 3,0 millions de dollars et 53 % (51 % en 2014-2015) du passif total. Le passif attribuable aux avantages sociaux futurs pour les indemnités de départ représente quant à lui 1,5 million de dollars et 27 % (27 % en 2014-2015) du passif total, alors que le passif attribuable aux indemnités de vacances et aux congés compensatoires accumulés par les employés, mais non pris en fin d'exercice, représente 1,1 million de dollars et 20 % (22 % en 2014-2015). La légère augmentation des comptes créditeurs et des charges à payer entre les années est attribuable à la combinaison de 0,2 million de dollars pour 2 jours additionnels en salaire à payer et de 0,2 million de dollars réservé aux augmentations de salaire pour 2015-2016 conformément au gel des budgets de fonctionnement prévu dans le budget de 2014.

Le total des actifs financiers nets du BST est constitué des comptes débiteurs, des avances et des montants à recevoir du Trésor du gouvernement du Canada. La somme à recevoir du Trésor représente 96 % ou 2,6 millions de dollars (96 % en 2014-2015) du solde de fin d'exercice. Cela représente le montant de l'encaisse nette que le BST a le droit de retirer du Trésor à l'avenir, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes. Le montant et la composition des actifs financiers nets du BST sont demeurés constants d'une année à l'autre.

Le total des actifs non financiers est constitué principalement d'immobilisations corporelles représentant jusqu'à 5,1 millions de dollars ou 97 % du solde (97 % en 2014-2015), les stocks et les charges payées d'avance comptant pour le reste. Cette diminution de 0,9 million de dollars des actifs non financiers entre les exercices découle de l'amortissement annuel des actifs (1,2 million de dollars), qui est compensé par l'achat de nouveaux actifs (0,3 million de dollars).

Section III : Analyse des programmes et des Services internes

Programmes

Comme indiqué dans le Budget principal des dépenses de 2015-2016, le BST s'occupe des quatre principaux programmes suivants :

- Enquêtes d'événements aéronautiques
- Enquêtes d'événements maritimes
- Enquêtes d'événements ferroviaires
- Enquêtes d'événements de pipeline

Programme 1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports, et l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautique choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques comprend également l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation de l'aviation civile internationale et autres accords internationaux.

Analyse du rendement et leçons retenues

Les résultats de rendement relatifs à l'efficacité du programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques ont été semblables à ceux de 2014-2015. Au total, 21 enquêtes aériennes ont été déclenchées en 2015-2016 (23 en 2014-2015) et 19 enquêtes ont été achevées en 2015-2016 (22 en 2014-2015). La durée moyenne des enquêtes réalisées était de 548 jours, ce qui représente une légère augmentation par rapport à la durée moyenne de 546 jours en 2014-2015. Le pourcentage des enquêtes achevées dans les délais prévus a diminué, passant de 32 % en 2014-2015 à 21 % en 2015-2016.

Le BST continue de faire face à des défis importants sur le plan de l'atteinte des objectifs de rendement pour le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques. Peu de progrès mesurable a été réalisé même si des efforts ont été faits pour améliorer le rendement au cours des deux dernières années, notamment par des initiatives comme l'embauche de rédacteurs techniques, la modification de processus d'affaires et des activités d'embauche plus proactives pour pourvoir aux postes vacants. Une approche totalement nouvelle est en cours d'adoption pour 2016-2017 afin de surmonter les défis et d'améliorer le rendement. Un processus de gestion de projet plus solide et mieux structuré sera mis en œuvre. Une formation obligatoire sera offerte à tous les enquêteurs et leurs gestionnaires. Un effort soutenu sera déployé pour favoriser le travail d'équipe, et l'attribution des tâches d'enquête sera faite de façon à tirer le meilleur parti de l'ensemble du personnel au pays.

Certains progrès ont été réalisés au chapitre des manquements à la sécurité qui restent à éliminer. En 2015-2016, le statut de 10 recommandations est passé à « attention entièrement satisfaisante ». La collaboration avec Transports Canada a permis au Bureau de fermer des dossiers qui étaient en suspens depuis longtemps. Les efforts ciblés se poursuivront de concert avec Transports Canada pour examiner et mettre à jour les réponses à un certain nombre d'anciennes recommandations. Le BST doit aussi continuer d'exercer de fortes pressions pour que des améliorations soient réalisées dans l'application de ces recommandations et pour que des mesures soient prises plus rapidement. Le taux d'accident en 2015 a été de 5,1 accidents par 100 000 heures de vol, une légère augmentation du taux de 4,8 en 2014. Néanmoins, on observe une importante tendance à la baisse dans le taux d'accident des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années. De même, le taux d'accident de 3,7 en 2015 pour les mouvements d'aéronefs représente une tendance fortement à la baisse comparativement à la moyenne des 10 dernières années. En 2015, 23 accidents fatals ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada (autres que des aéronefs ultralégers), ce qui représente une baisse comparativement à la moyenne de 29 accidents des 10 dernières années. Le nombre de décès (40) est moins élevé que la moyenne des décès des 10 dernières années (53).

Les dépenses du programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques concordaient relativement bien avec les dépenses prévues. Les différences sont attribuables aux ressources de soutien spécialisé (p. ex. facteurs humains, analyse de laboratoire, production de rapports) qui ont été ajoutées au programme. Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques, le plus important des programmes, se voit allouer la plus grande part des services de soutien spécialisé à des fins de production de rapports. Pour les résultats prévus, l'allocation est fondée sur les enquêtes actives pendant la période, alors que pour les résultats réels, l'allocation utilisée est fondée sur les activités réelles.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Écart (réelles moins prévues) 2015-2016
12 537 059	12 789 410	13 367 836	13 142 640	353 230

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2015-2016	Réel 2015-2016	Écart (réel moins prévu) 2015-2016
89	90	1

Résultats sur le rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les enquêtes d'événements aéronautiques sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Non atteint : 548 jours
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	Non atteint : 21 %
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	64 %	Atteint : 67 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Atteint : 100 %[4]
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	À déterminer[5]
Le réseau de transport aéronautique est plus sécuritaire	Taux d'accidents aéronautiques (sur une période de dix ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	Atteint : On a observé une tendance à la baisse importante dans le taux

[4] Un seul avis de sécurité a été publié pendant l'exercice 2015-2016.
[5] Les données pour cet indicateur de rendement sont consignées manuellement à partir des dossiers historiques; elles ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
			d'accident des aéronefs immatriculés au Canada au cours des 10 dernières années.
	Nombre d'accidents aéronautiques mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	Atteint : Le nombre d'accidents fatals et de décès en 2015 a été moins élevé que la moyenne des 10 dernières années.

Programme 1.2 Enquêtes d'événements maritimes

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritime choisis qui se produisent au Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes comprend également l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation maritime internationale et autres accords internationaux.

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2015-2016, le BST a obtenu ses meilleurs résultats des 7 dernières années en ce qui a trait au programme d'Enquêtes d'événements maritimes. Au cours de l'exercice, 10 enquêtes maritimes ont été déclenchées et 15 ont été achevées. Le temps requis pour achever les rapports d'enquête maritime a surpassé l'objectif de 44 jours (406 jours en moyenne), ce qui représente une amélioration par rapport à l'année précédente (435 jours). Par ailleurs, le pourcentage des enquêtes achevées dans les délais fixés a

augmenté à 73 % au cours de l'année comparativement à 58 % en 2014-2015. Un examen des pratiques exemplaires utilisées dans le cadre de ce programme a été fait, et les leçons apprises seront appliquées aux autres programmes du BST en 2016-2017.

Pour 2015-2016, l'objectif en matière de pourcentage de réponses aux recommandations évaluées comme étant pleinement satisfaisantes a été atteint. Des efforts constants seront déployés pour inciter l'organisme de réglementation et l'industrie à mettre l'accent sur les recommandations restantes et à prendre des mesures de sécurité appropriées. Des efforts ciblés sont actuellement déployés de concert avec Transports Canada pour examiner et mettre à jour les réponses à un certain nombre d'anciennes recommandations.

Le taux d'accident en 2015 a été de 2,9 accidents par 1 000 mouvements de navires commerciaux battant pavillon canadien, soit une baisse comparativement à la moyenne de 3,8 des 10 dernières années. Le taux d'accident des navires commerciaux qui ne sont pas des bateaux de pêche a baissé à 1,1 accident par 1 000 mouvements comparativement à la moyenne de 1,7 des 10 dernières années. En 2015, il y a eu 11 accidents maritimes fatals, ce qui représente une baisse comparativement à la moyenne de 14 accidents des 10 dernières années. En 2015, il y a eu 19 décès, ce qui représente une légère augmentation comparativement à la moyenne de 18 décès des 10 dernières années, moyenne qui est attribuable à un seul accident comportant plusieurs décès.

Les autorisations et les dépenses réelles du programme d'Enquêtes d'événements maritimes ont concordé avec les dépenses prévues. De plus, l'utilisation réelle des ressources humaines du programme a correspondu généralement à l'utilisation prévue. La sous-utilisation d'équivalents temps plein (ETP) est attribuable aux postes vacants dans les secteurs des services de soutien qui appuient les quatre programmes au sein du BST (p. ex. facteurs humains, analyse de laboratoire, production de rapports).

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Écart (réelles moins prévues) 2015-2016
4 902 097	5 000 768	5 252 719	5 164 231	163 463

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2015-2016	Réel 2015-2016	Écart (réel moins prévu) 2015-2016
37	35	(2)

Résultats sur le rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les enquêtes d'événements maritimes sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Atteint : 406
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	Non atteint : 73 %
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	85 %	Surpassé : 87 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	Atteint : 60 %
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	À déterminer[6]
Le réseau de transport maritime est plus sécuritaire	Taux d'accidents maritimes (sur une période de dix ans)	Diminution dans le taux d'accidents	Atteint : Les taux d'accidents en 2015 pour les navires commerciaux battant pavillon canadien, pour les navires commerciaux

[6] Les données pour cet indicateur de rendement sont consignées manuellement à partir des dossiers historiques; elles ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
			étrangers qui ne sont pas des bateaux de pêche et pour les bateaux de pêche ont été plus bas que les moyennes des 10 dernières années.
	Nombre d'accidents maritimes mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	Atteint : Le nombre d'accidents fatals a été inférieur à la moyenne des10 dernières années. Cependant, le nombre de décès en 2015 a augmenté légèrement de la moyenne des 10 dernières années.

Programme 1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaire choisis sur le territoire canadien afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires inclus également la prestation d'aide aux provinces, sur demande, afin de mener des enquêtes sur des événements de chemins de fer de ligne courte de compétence provinciale.

Analyse du rendement et leçons retenues

Au total, 15 enquêtes ferroviaires ont été déclenchées en 2015-2016 et 12 enquêtes ont été achevées. En comparaison, 16 enquêtes ont été déclenchées en 2014-2015 et 16 ont été achevées. L'exercice 2015-2016 a été encore une fois très difficile pour le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires. Malgré la hausse importante des activités et des attentes du public qui ont suivi l'accident au Lac-Mégantic soit maintenant grandement diminuée et que la charge de travail soit revenue à la normale, les cibles de rendement en matière d'efficacité pour ce programme n'ont pas été atteintes. L'analyse des résultats de rendement a été réalisée et des mesures particulières semblables à celles déterminées dans le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques seront mises en œuvre en 2016-2017 afin de surmonter les défis déterminés et d'améliorer le rendement. Un processus de gestion plus structuré et plus robuste sera mis en œuvre. Une formation obligatoire sera offerte à tous les enquêteurs et leurs gestionnaires. Un effort soutenu sera déployé pour favoriser le travail d'équipe et les tâches d'enquête seront attribuées de façon à tirer le meilleur parti de l'ensemble du personnel au pays.

Une recommandation de plus est passée au statut « attention entièrement satisfaisante » en 2015-2016. Des efforts continus sont requis pour collaborer avec l'organisme de réglementation et l'industrie afin d'aller de l'avant avec la mise en place d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive, et de mettre en œuvre des moyens de défense physiques additionnels pour prévenir les mouvements non contrôlés.

Le taux d'accident sur des voies principales a augmenté pour une troisième année consécutive, atteignant 3,0 accidents par million de milles sur voie principale parcourus en 2015, ce qui représente une augmentation de la moyenne de 2,5 accidents des 10 dernières années. Cependant, il y a eu 46 accidents fatals en 2015, ce qui représente une baisse comparativement à la moyenne de 75 accidents des 10 dernières années. Le taux de 46 décès liés à l'industrie ferroviaire en 2015 est aussi moins élevé que la moyenne de 84 décès des 10 dernières années.

Les autorisations et les dépenses du programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires en 2015-2016 ont été plus élevées que prévu en raison des coûts plus élevés dans des domaines comme les heures supplémentaires et les déplacements. La sous-utilisation d'équivalents temps plein (ETP) est attribuable aux postes vacants dans les secteurs des services de soutien qui appuient les quatre programmes au sein du BST (p. ex. facteurs humains, analyse de laboratoire, production de rapports).

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Écart (réelles moins prévues) 2015-2016
5 332 576	5 439 912	5 844 890	5 746 426	306 514

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2015-2016	Réel 2015-2016	Écart (réel moins prévu) 2015-2016
39	37	(2)

Résultats sur le rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les enquêtes d'événements ferroviaires sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Non atteint : 525
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	Non atteint : 25 %
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	89 %	Atteint : 88 %[7]
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	Atteint : 75 %
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	À déterminer[8]

[7] La cible a été atteinte jusqu'à ce que 5 nouvelles recommandations soient formulées en décembre 2015, ce qui a eu des répercussions négatives sur les résultats généraux.

[8] Les données pour cet indicateur de rendement sont consignées manuellement à partir des dossiers historiques; elles ne sont pas disponibles à l'heure actuelle.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Le réseau de transport ferroviaire est plus sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (sur une période de dix ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	Non atteint : Le taux d'accident sur des voies principales en 2015 a été de 3,0 accidents par million de milles sur voie principale parcourus, ce qui représente une augmentation de la moyenne de 2,5 des 10 dernières années.
	Nombre d'accidents ferroviaires mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	Atteint : Il y a eu 46 accidents fatals en 2015, ce qui représente une baisse comparativement à la moyenne de 75 accidents des 10 dernières années. Les décès d'événements ferroviaires ont totalisé 46 en 2015, en baisse par rapport à la moyenne de 84 des 10 dernières années.

Programme 1.4 Enquêtes d'événements de pipeline

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements de pipeline est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport par pipeline choisis qui sont de compétence fédérale au Canada afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi

bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports.

Analyse du rendement et leçons retenues

Pour l'exercice financier 2015-2016, 2 enquêtes ont été achevées en 650 jours en moyenne. Ce résultat était prévu dans le *Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016* du BST. Des retards dans les enquêtes d'événements de pipeline ont été enregistrés en raison de ressources qui ont été allouées à des tâches liées au programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires et de retards dans la dotation d'un poste vacant d'enquêteur de pipeline. Aucune nouvelle enquête de pipeline n'a été déclenchée en 2015-2016.

À l'heure actuelle, les postes sont tous dotés. Le système de signalement d'événements en ligne mis en œuvre en partenariat avec l'Office national de l'énergie l'an dernier s'est aussi avéré un mécanisme efficace pour permettre à l'industrie de signaler les événements aux deux organisations. Les processus d'enquête sont en cours d'examen et seront modifiés. Le BST est, par conséquent, en position favorable pour atteindre les résultats escomptés et les objectifs convenus conformément au programme d'Enquêtes d'événements de pipeline dans les années à venir.

Actuellement, il n'y a aucune recommandation active en suspens concernant les pipelines. Elles ont toutes été évaluées comme étant entièrement satisfaisantes. Une lettre sur la sécurité a été publiée en 2015-2016.

Il n'y a eu aucun accident en 2015, soit un taux de 0 accident par exajoule, ce qui représente une baisse comparativement au taux moyen de 0,6 des 10 dernières années. En 2015, aucun accident fatal n'est survenu dans un système de pipeline de compétence fédérale.

L'utilisation des ressources humaines et financières du programme d'Enquêtes d'événements de pipeline a été inférieure à ce qui avait été planifié, étant donné qu'aucune nouvelle enquête n'a été déclenchée pendant l'exercice et que certains postes sont restés vacants pendant une partie de l'exercice.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015–2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Écart (réelles moins prévues) 2015-2016
600 535	612 623	312 391	307 128	(305 495)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2015-2016	Réel 2015-2016	Écart (réel moins prévu) 2015-2016
4	2	(2)

Résultats sur le rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Résultats réels
Les enquêtes d'événements de pipeline sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	Non atteint : 650
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	Non atteint : 0 %
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	100 %	Atteint : 100 %
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	Sans objet : aucun avis de sécurité n'a été publié
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	Sans objet : aucune recommandation n'est en suspens
Le réseau de transport par pipeline est plus sécuritaire	Taux d'accidents de pipeline (sur une période de dix ans)	Diminution dans le taux d'accidents	Atteint : Le taux de 2015 a été de 0 accident de pipeline par exajoule, ce qui représente une baisse de la moyenne de 0,6 des 10 dernières années.
	Nombre d'accidents de pipeline mortels (sur une période de dix ans)	Aucun décès	Atteint : Aucun accident fatal n'est survenu.

Services internes

Description

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services immobiliers, services du matériel, services de gestion des acquisitions et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources qui s'appliquent à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies uniquement à un programme.

Analyse du rendement et leçons retenues

En 2015-2016, le programme des services internes a continué à fournir avec efficacité ses services en appui aux quatre programmes d'enquête.

Des progrès considérables ont également été accomplis à l'égard des priorités du BST en matière de gestion de l'information. Le BST a presque terminé la détermination et la consignation de ses ressources d'information pertinente et des répertoires connexes. Des séances de sensibilisation ont été menées auprès des employés du BST pour veiller à ce que les politiques et pratiques en gestion de l'information soient à jour. L'examen et la validation des périodes de conservation et des exigences d'élimination ont commencé relativement aux dossiers d'enquête du BST; ces activités se poursuivront avec Bibliothèque et Archives Canada en 2016-2017.

Pendant l'exercice 2015-2016, les services internes ont mis au point un outil de suivi des communications de sécurité et de tous les résultats des enquêtes. L'outil facilitera la récupération de renseignements et la détermination des problèmes de sécurité non résolus. Les services internes ont aussi mis en œuvre un système de ressources humaines pangouvernemental pour la gestion des congés – Mes RH du GC – et se sont préparés pour la mise en œuvre du système de paie pangouvernemental Phénix en avril 2016.

Comme il a été signalé dans le Rapport annuel au Parlement 2015-2016 concernant l'application de la *Loi sur l'accès à l'information*, le BST continue de recevoir un plus grand nombre de demandes de renseignements pendant l'année. Le BST a été en mesure de répondre dans un délai de 30 jours ou moins dans 70 % des cas réglés; une augmentation importante comparativement aux résultats de 42 % en 2014-2015. Le délai moyen pour traiter une demande a aussi baissé pendant la période visée en 2015-2016. Il est passé de 145 jours ouvrables l'année précédente à 75 jours ouvrables. Ces meilleurs résultats s'expliquent principalement par les demandes qui demandaient moins de pages, par exemple des demandes relatives à des rapports de laboratoire et non pas pour obtenir

un dossier complet d'enquête, et par la simplification des pratiques opérationnelles pour traiter les demandes.

L'utilisation des ressources financières et humaines des services internes a été plus faible que prévu étant donné que des postes étaient vacants et que des ressources ont été allouées à des priorités de niveau supérieur dans les autres programmes.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015–2016	Autorisations totales pouvant être utilisées 2015-2016	Dépenses réelles (autorisations utilisées) 2015-2016	Écart (réelles moins prévues) 2015-2016
6 357 532	6 485 499	5 769 255	5 672 065	(813 434)

Ressources humaines (équivalents temps plein [ETP])

Prévu 2015-2016	Réel 2015-2016	Écart (réel moins prévu) 2015-2016
51	45	(6)

Section IV : Renseignements supplémentaires

Tableaux de renseignements supplémentaires

Les tableaux de renseignements supplémentaires énumérés ci-dessous se trouvent sur le site Web du BST[vii].

- Stratégie ministérielle de développement durable
- Rapport sur les frais d'utilisation

Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web[viii] ou communiquez avec nous :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : socialmedia-mediassociaux@bst-tsb.gc.ca
Ligne sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239

Annexe : Définitions

architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture) : Répertoire structuré des programmes des organisations qui illustre les liens hiérarchiques entre les programmes et les résultats stratégiques auxquels les programmes contribuent.

cadre pangouvernemental (whole-of-government framework) : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous 4 secteurs de dépenses.

cible (target) : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit (appropriation) : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires (budgetary expenditures) : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; les paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives (statutory expenditures) : Dépenses qui ont été approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi, autre qu'une loi de crédits. La loi établit l'objet des dépenses et les dispositions en vertu desquelles elles peuvent être engagées.

dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures) : Dépenses engagées et encaissements liés aux emprunts, aux investissements et aux avances qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (planned spending) : En ce qui a trait aux rapports sur les plans et les priorités (RPP) et aux rapports ministériels sur le rendement (RMR), les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La définition des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

dépenses votées (voted expenditures) : Dépense approuvée annuellement par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi de crédits. Le libellé d'un crédit constitue les dispositions qui régissent l'engagement de ces dépenses.

équivalent temps plein (full-time equivalent) : Mesure utilisée pour déterminer dans quelle mesure un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement (performance indicator) : Moyen quantitatif ou qualitatif de mesurer un résultat ou un extrant, dans l'intention d'évaluer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative.

plan (plan) : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation centrale entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

priorités (priorities) : Plans ou projets qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

production de rapports sur le rendement (performance reporting) : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement contribue à la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme (program) : Ensemble de ressources et d'activités liées qui est géré dans le but de répondre à plusieurs besoins particuliers afin d'atteindre les résultats prévus, et qui est considéré comme une unité budgétaire.

programme temporisé (sunset program) : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire ou programme à élimination graduelle. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport ministériel sur le rendement (Departmental Performance Report) : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

rapport sur les plans et les priorités (Report on Plans and Priorities) : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement au printemps.

rendement (performance) : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent aux résultats prévus par l'organisation et mesure dans laquelle les leçons retenues ont été cernées.

résultat (result) : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat stratégique (Strategic Outcome) : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

résultats du gouvernement du Canada (Government of Canada outcomes) : Ensemble de 16 objectifs généraux définis pour l'ensemble du gouvernement, regroupés dans 4 secteurs de dépenses du Cadre pangouvernemental : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (Management, Resources and Results Structure) : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

i *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html
ii Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp
iii Bureau de la sécurité des transports du Canada (plan stratégique), http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/strat/strat-1112-1516.asp
iv Comptes publics du Canada 2016, http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/cpc-pac/index-fra.html
v Cadre pangouvernemental, http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
vi Bureau de la sécurité des transports du Canada (états financiers), http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/rmr-dpr/2016/efp-ffs-2016.asp
vii Bureau de la sécurité des transports du Canada (publications administratives), http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp
viii Bureau de la sécurité des transports du Canada, http://www.bst.gc.ca/fra/